

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (84) 001

Vol. 1984/0001

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

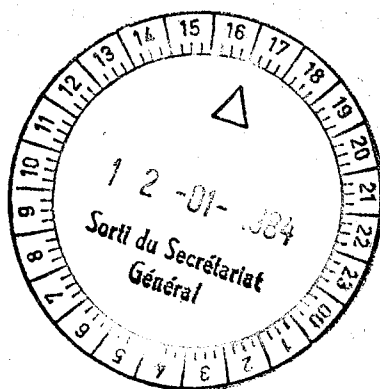
COM (84) 1 τελικό

Βρυξέλλες, 10 Ιανουαρίου 1984

Τέταρτη διετής Έκθεση για την οικονομική και δημοσιονομική
κατάσταση των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων
(Άρθρο 14 της Απόφασης 75/327/ΕΟΚ)

1979 - 1981

(υποβληθείσα από την Επιτροπή στο Συμβούλιο)



COM (84) 1 τελικό

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Το Άρθρο 14 της Απόφασης του Συμβουλίου της 20ης Μαΐου 1975 για τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων και για την εναρμόνιση των κανόνων που διέπουν τις οικονομικές σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων αυτών και των κρατών (75/327/ΕΟΚ) (1) προβλέπει τα εξής:

"Η Επιτροπή υποβάλλει κάθε δύο έτη στο Συμβούλιο έκθεση που αφορά την εφαρμογή της παρούσας απόφασης από τα κράτη μέλη, καθώς και την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70. Η έκθεση αυτή εμφανίζει σαφώς τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά οποιαδήποτε μεταβολή της οικονομικής κατάστασης των επιχειρήσεων "σιδηροδρόμων".

2. Για καλύτερη κατανόηση και για να διατηρηθεί κάποια συνέχεια, αυτή η τέταρτη διετής έκθεση (που καλύπτει τα έτη 1979-81) ακολουθεί παρόμοιο σχήμα με τα προηγούμενα χρόνια μολονότι τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται στο Παράρτημα Ι β, έχουν ληφθεί απευθείας από τους Προσαρμοσμένους Λογαριασμούς των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων. Οι λογαριασμοί αυτοί ανακοινώνονται κάθε χρόνο στην Επιτροπή στα πλαίσια των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2830/77 (2).
3. Ως εισαγωγή και για να εξασφαλιστεί, ως ένα βαθμό, ένα πλαίσιο για την έκθεση αυτή, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν και πάλι οι βασικές ιδέες για την ανάπτυξη της πολιτικής σιδηροδρόμων όπως έχουν προσδιοριστεί στο έγγραφο πολιτικής της Επιτροπής -Πρόσδος προς μία Κοινή Πολιτική Μεταφορών (Εσωτερικές Μεταφορές)- του Φεβρουαρίου 1983 (3). Το έγγραφο αυτό χαράσσει ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές ώστε να σημειωθεί, στο μέλλον, πρόσδος στην επίτευξη μιας κοινής πολιτικής μεταφορών. Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές πολιτικής μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:
 - να αυξηθούν η παραγωγικότητα και η αποδοτικότητα σε σχέση με το κόστος του συστήματος μεταφορών,
 - να αποτραπούν αποκλίνουσες εξελίξεις στις εθνικές πολιτικές μεταφορών,
 - να προσδιοριστούν το κατάλληλο επίπεδο και οι δημόσιοι οργανισμοί που μπορούν να διαχειριστούν αποτελεσματικά αυτά τα ζητήματα,
 - να ληφθούν δεόντως υπόψη οι γεωγραφικές και οικονομικές διαφορές των κρατών μελών και, συνεπώς, τα διαφορετικά συμφέροντά τους,

- να ληφθούν υπόψη οι εξωτερικές απειλές στην εσωτερική οργάνωση της αγοράς.

(1) ΕΕ αριθ. L 152 της 12.06.1975

(2) ΕΕ αριθ. L 334 της 24.12.1977

(3) ΕΠΙΤΡ. (83) 58 τελικδ

4. Στα πλαίσια αυτών των κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη της πολιτικής, η έκθεση συνεχίζει: "..... το θέμα είναι να δημιουργηθούν, σε κοινοτικό επίπεδο, οι προϋποθέσεις που αφενός θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων των σιδηροδρόμων και αφετέρου θα επιτρέψουν τις οδικές και πλωτές μεταφορές να αναπτυχθούν σύμφωνα με τη δική τους οικονομική δυναμική η κατάσταση των σιδηροδρόμων μπορεί να αντιμετωπιστεί περισσότερο με το να βελτιωθούν η αποδοτικότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και η έλξη που ασκούν στο επιβατικό κοινό κυρίως βοηθώντας τις υπηρεσίες αυτές να προσαρμοστούν στις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες της αγοράς, παρά με το να αυξάνονται ή ακόμη να διατηρούνται οι σημερινοί περιορισμοί στις άλλες μορφές μεταφορών".
5. Για το σκοπό αυτό η πολιτική σιδηροδρόμων της Κοινότητας πρέπει να στοχεύει στα εξής:
- να βελτιωθεί η συνεργασία των σιδηροδρόμων με την εξάλειψη των εμποδίων, την ανεύρεση κοινών λύσεων και την άσκηση συντονισμού στις περιπτώσεις όπου ο συντονισμός είναι αναγκαίος,
 - να αποκατασταθεί πλήρως η διαφάνεια της σχέσης ανάμεσα στην κυβέρνηση και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,
 - να ευνοηθεί η ανάπτυξη όλων των μορφών συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς και ιδίως στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών,
 - να απαλειφθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού ανάμεσα στους τρόπους μεταφοράς που προκύπτουν από τη μέριμνα, τη συντήρηση και τον καταλογισμό του κόστους των έργων υποδομής.
6. Η έκθεση αυτή πρέπει να εκτιμηθεί πάνω σ'αυτή τη βάση και λαμβάνοντας υπόψη τους εξής στόχους:
- να βελτιωθεί η διαφάνεια των κρατικών χρηματοδοτικών παρεμβάσεων,
 - να γίνει απολογισμός της οικονομικής ανάπτυξης και κατάστασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,
 - να αναφερθεί η πρόοδος που σημειώθηκε στη βελτίωση της συνεργασίας ανάμεσα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,
 - να εξεταστούν οι ενέργειες που έχουν ήδη αναληφθεί και που αφορούν μελλοντικά σχέδια για τη βελτίωση της κατάστασης των σιδηροδρόμων.

7. Η έκθεση αποτελείται από δύο μέρη:

- το ΜΕΡΟΣ I, με τους παραπάνω στόχους,

(α) αναφέρεται στην εφαρμογή των Κανονισμών της Κοινότητας που διέπουν τις κρατικές χρηματοδοτικές παρεμβάσεις (διαφάνεια) (1)

(β) περιγράφει τις ενέργειες που έχουν αναληφθεί τόσο σε κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο για την εφαρμογή των διατάξεων της Απόφασης 75/327/ΕΟΚ του Συμβουλίου (2).

- το ΜΕΡΟΣ II είναι αφιερωμένο στην ανάλυση της χρηματοοικονομικής εξέλιξης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

(1) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 για τις υποχρεώσεις της δημόσιας υπηρεσίας
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 για τους κοινούς κανόνες για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 για τις ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα των μεταφορών.

(2) ΕΕ αριθ. L 152 της 12.06.1975

ΜΕΡΟΣ Ι

(Α) Εφαρμογή των Κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, της Κοινότητας.

8. Οι Κανονισμοί αυτοί εξασφαλίζουν το πλαίσιο των κρατικών χρηματοδοτικών παρεμβάσεων στις επιχειρήσεις μεταφορών και αποτελούν ένα σημαντικό μέσο για να εξασφαλίζεται η διαφάνεια των σχέσεων ανάμεσα στο κράτος και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Στο Παράρτημα Ι (α) της έκθεσης αυτής γίνεται μία λεπτομερής ανάλυση της κρατικής χρηματοδοτικής στήριξης που χορηγείται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι κρατικές χρηματοδοτικές παρεμβάσεις περιγράφονται αναλυτικά στο Μέρος ΙΙ της έκθεσης.
9. Από την τρίτη Διετή Έκθεση (1) δεν έχει γίνει καμία τροποποίηση ούτε στις νομοθετικές διατάξεις των Κανονισμών 1191/69 και 1192/69 ούτε στις μεθόδους εφαρμογής τους στα κράτη μέλη. Ο Κανονισμός 1107/70 για τις ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα των μεταφορών, τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό αριθ. 1658/82 της 29ης Ιουνίου 1982 (2), με αποτέλεσμα να διευκολυνθεί η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και συναφών επιχειρήσεων.
10. Πρέπει να τονιστεί, ωστόσο, ότι η σημερινή οικονομική ύφεση ώθησε πολλά κράτη μέλη να προβούν σε σημαντικές αναθεωρήσεις της χρηματοδοτικής στήριξης που χορηγείται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα να γίνονται αυστηρότεροι οικονομικοί έλεγχοι και να απαιτείται μεγαλύτερη πειθαρχία. Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται από την αύξηση του αριθμού των υπηρεσιών που παύουν να παρέχονται, την εισαγωγή "ανωτάτων ορίων χρηματοδότησης" κατά τον προϋπολογισμό των πόρων, την μεγαλύτερη προσοχή στις απαιτήσεις της αγοράς και τη σοβαρή εξέταση των "συμβατικών διευθετήσεων" ανάμεσα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις τοπικές/περιφερειακές αρχές για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών. Είναι ακόμη πολύ νωρίς για να διαπιστωθούν οι συνέπειες και οι επιπτώσεις των ενεργειών αυτών στην εφαρμογή και στην ανάγκη για αναθεώρηση της κοινοτικής νομοθεσίας για την κρατική χρηματοδοτική στήριξη.
11. Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει τις εξελίξεις στον τομέα αυτό και θα παρουσιάσει προτάσεις, σε εύθετο χρόνο, για την προσαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στις μεταβαλλόμενες συνθήκες.

(1) ΕΠΙΤΡ.(83) 188 τελικό

(2) ΕΕ αριθ. L 184/1 της 29.6.1982

(B) Εφαρμογή των διατάξεων της Απόφασης 75/327/ΕΟΚ

12. Το τμήμα αυτό της έκθεσης είναι αφιερωμένο στην πρόοδο που έχει σημειωθεί κατά την εφαρμογή των ειδικών διατάξεων της Απόφασης, από

- τα κράτη μέλη,
- την Κοινότητα,
- την Κοινότητα, τα κράτη μέλη και τους εθνικούς φορείς.

Ενέργειες των κρατών μελών

13. Εκτέλεση της Απόφασης

Το Άρθρο 16 προβλέπει ότι "τα κράτη μέλη εκδίδουν, όσο το δυνατό συντομότερα και όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 1977, κατόπιν διαβουλεύσεων με την Επιτροπή, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για την εφαρμογή της Απόφασης αυτής". Όλα τα κράτη μέλη εκτός από την Ιταλία, έχουν ήδη λάβει τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεση της Απόφασης. Οι νέες προτάσεις που υπέβαλε η ιταλική κυβέρνηση στην Επιτροπή, για την αναδιάρθρωση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών σύμφωνα με τις διατάξεις της Απόφασης, βρίσκονται στο στάδιο της εξέτασης. Η Επιτροπή θα γνωστοποιήσει την άποψή της πριν από το τέλος του 1983.

14. Προγράμματα δραστηριότητας και χρηματοδότησης

Το Άρθρο 3 της Απόφασης προβλέπει: "... κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει, ... , να προτείνει τα δικά της προγράμματα δραστηριότητας, που είναι δυνατό να καλύπτουν σειρά ετών, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοδοτικών και επενδυτικών προγραμμάτων, στα πλαίσια των κατευθυντηρίων γραμμών της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από το κράτος και αφού λάβει υπόψη τα εθνικά προγράμματα στον τομέα των μεταφορών, ιδιαίτερα όσον αφορά τα έργα υποδομής". Η σημασία που προσδίδει η Επιτροπή στα προγράμματα αυτά ως μέσο για τη βελτίωση της κατάστασης των σιδηροδρόμων, αναφέρεται σε προηγούμενες εκθέσεις (1). Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι είναι δύσκολο να γίνει μακροπρόθεσμος προγραμματισμός στη σημερινή οικονομική κατάσταση και ενόψει των εκτιμήσεων που έχουν αναλάβει τα κράτη μέλη σχετικά με το ρόλο και τη διάθρωση των σιδηροδρόμων.

(1) ΕΠΙΤΡ.(77) 297 τελικό και ΕΠΙΤΡ.(79) 447 τελικό

Η Επιτροπή ωστόσο προτρέπει τα κράτη μέλη και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, εφόσον έχουν καθοριστεί οι εθνικές προτεραιότητες και πολιτικές, να καταρτίσουν και να ανακοινώσουν στην Επιτροπή προγράμματα πολυετούς δραστηριότητας, χρηματοδοτικά και επενδυτικά προγράμματα, ώστε να συντονιστούν οι ενέργειες, να ενθαρρυνθεί και να προωθηθεί η συνεργασία και να προληφθούν τυχόν περαιτέρω αποκλίσεις των εθνικών πολιτικών.

15. Τα προγράμματα που έχουν ληφθεί είναι, σε γενικές γραμμές, τα εξής:

16. Δανία - De Danske Statsbaner

Το πρόγραμμα αυτό καλύπτει την περίοδο 1982-1988 και έχει καταρτιστεί στα πλαίσια του "Προγράμματος 1990" των Δανικών Κρατικών Σιδηροδρόμων. Σχετικά με τις μεταφορές επιβατών κατά την περίοδο αυτή, προβλέπεται ότι θα διπλασιαστούν οι επιβάτες που χρησιμοποιούν τις γραμμές των Δανικών Σιδηροδρόμων (DSB). Κατά το τέλος του 1982 και σε σύγκριση με το 1979, η αύξηση στα μεγάλα αστικά κέντρα ήταν 10% και στο υπόλοιπο δίκτυο, 25%.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις οι ετήσιες αυξήσεις θα είναι μέτριες σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια· για παράδειγμα, στα μεγάλα αστικά κέντρα προβλέπεται ότι θα είναι της τάξης του 2% περίπου.

Η εξέλιξη των εμπορευματικών μεταφορών από τους DSB θα είναι αρνητική (- 9% 1979-81) ως αποτέλεσμα κυρίως της οικονομικής στασιμότητας. Οι DSB δεν αναμένουν καμία αύξηση κατά την περίοδο εφαρμογής του προγράμματος.

Οι μεταφορές μέσω πορθμείων έχουν σημειώσει αύξηση του αριθμού των επιβατών και των ιδιωτικών αυτοκινήτων κατά τα τελευταία δύο χρόνια (3-4% ετησίως) συνεπεία της αύξησης των επιβατικών μεταφορών, και μείωση του αριθμού των φορτηγών και εμπορευμάτων συνεπεία της μείωσης των συνολικών εμπορευματικών μεταφορών.

Το πρόγραμμα επενδύσεων για την περίοδο αυτή (σε εκατ. DKR με τις τιμές της 1.1.1982) θα ανέλθει σε 7503 εκατ. DKR, τα οποία περιλαμβάνουν:

2.858 εκατ. DKR (38% της συνολικής επένδυσης) για τις μεταφορές επιβατών

352	"	DKR (5%	"	"	) για τις εμπορευματικές μεταφορές,
666	"	DKR (9%	"	"	) για τις μεταφορές μέσω πορθμείων,
880	"	DKR (12%	"	"	) για το πρόγραμμα ηλεκτροδότησης,
825	"	DKR (11%	"	"	) για το τροχαίο υλικό.

Οι κρατικές ενισχύσεις προβλέπεται ότι θα σημειώσουν πτώση από 2.854 εκατ. ΔΚΑ το 1983 (1.366 εκατ. ΔΚΑ για τις τρέχουσες δραστηριότητες και 1.488 εκατ. ΔΚΑ για επενδύσεις) σε 2.271 εκατ. ΔΚΑ περίπου το 1988 (1.105 εκατ. ΔΚΑ για τις τρέχουσες δραστηριότητες και 1.166 εκατ. ΔΚΑ για επενδύσεις).

Μολονότι δεν έχουν αυξηθεί οι ανάγκες σε προσωπικό, προβλέπεται ότι θα προσλαμβάνονται ετησίως 1.100 - 1.200 άτομα κατά την περίοδο αυτή για να καλύπτονται τα κενά που θα δημιουργούνται φυσιολογικά.

17. Γαλλία - Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF)

Η σύμβαση του 1937 για τη ρύθμιση των σχέσεων ανάμεσα στο κράτος και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στη Γαλλία, έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 1982.

Αφού υιοθέτησε το νόμο-πλαίσιο για τον οποίο η γνώμη της Επιτροπής ήταν ευνοϊκή, (1) η γαλλική κυβέρνηση ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής σχετικά με τη "συγγραφή υποχρεώσεων" των SNCF.

Η Επιτροπή εισηγήθηκε ευνοϊκά για τις νέες διατάξεις της 13ης Σεπτεμβρίου 1983. Στη γνώμη της η Επιτροπή εφιστούσε την προσοχή της γαλλικής κυβέρνησης στην αναγκαιότητα να τηρηθούν οι διατάξεις των Άρθρων 8, 15 και 14 της απόφασης αριθ. 75/327/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ενόψει της εφαρμογής αυτής της "συγγραφής υποχρεώσεων".

Επιπλέον, η γαλλική κυβέρνηση κλήθηκε να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στους προσανατολισμούς που είχαν καθοριστεί στην ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο της 9.2.1983. Το Άρθρο 14 του "νόμου-πλαισίου" προβλέπει ότι οι SNCF και η κυβέρνηση προτείνουν πολυετή προγράμματα δραστηριότητας. Η γαλλική κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι θα υποβάλει τα προγράμματα αυτά το συντομότερο δυνατόν.

(1) ΕΕ αριθ. L 361, της 22.12.1982, σ. 27.

(2) ΕΠΙΤΡ.(83) 58 τελικό της 9.2.1983.

18. Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας - Deutsche Bundesbahn (DB)

Η οργάνωση και οι δραστηριότητες των " Deutsche Bundesbahn " αποτελούν σήμερα αντικείμενο επανεξέτασης. Δεδομένου ότι είναι ακόμη άγνωστα τα αποτελέσματα της επανεξέτασης αυτής, αποκλείεται κάθε μακροπρόθεσμος προγραμματισμός. Ως εκ τούτου η γερμανική κυβέρνηση ανακοίνωσε ένα σύντομο Υπόμνημα σχετικά με τις οικονομικές και δημοσιονομικές εκτιμήσεις μόνο για το 1983.

Κατά το χρόνο αυτό αναμένεται ότι οι μεταφορές μεγάλων αποστάσεων θα αυξηθούν κατά 2% περίπου ενώ οι μεταφορές σε μικρές αποστάσεις θα μειωθούν. Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές υπολογίζεται ότι θα αυξηθούν από 295 εκατ. τόνους σε 305 εκατ. τόνους.

Τα έσοδα του οργανισμού από τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων αναμένεται ότι θα αυξηθούν σε 15.980 εκατ. DM, και άλλα αυτοδημιουργούμενα έσοδα θα ανέλθουν σε 2.509 εκατ. DM. Οι δαπάνες για το προσωπικό θα αυξηθούν, σύμφωνα με τις προβλέψεις, σε 20.983 εκατ. DM αν ληφθούν υπόψη οι μισθολογικές αυξήσεις ύψους 715 εκατ. DM και η μείωση του προσωπικού κατά 6.740 απασχολούμενα άτομα. Οι δαπάνες για το τρέχον κόστος υλικών αναμένεται ότι θα ανέλθουν σε 4.940 εκατ. DM. Οι αντισταθμιστικές πληρωμές στα πλαίσια των Κανονισμών EOK υπολογίζονται σε 9.570 εκατ. DM και το έλλειμμα των DB σε 4.680 εκατ. DM. Οι επενδύσεις για το χρόνο αυτό υπολογίζονται σε 4.800 εκατ. DM, από τα οποία 3.500 εκατ. καλύπτονται από τις κρατικές αναλήψεις υποχρεώσεων για επενδύσεις και 270 εκατ. DM μπορούν να χρηματοδοτηθούν με τα κατασκευαστικά δάνεια από τρίτους.

Οι επιβαρύνσεις από τους τόκους θα αυξηθούν από 3.000 εκατ. DM σε 3.200 εκατ. DM. Θα δημιουργηθεί νέο χρέος ύψους 2.770 εκατ. DM που θα οδηγήσει σε συνολικά χρέη 38.600 εκατ. DM. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι η ταμειακή ζημία 2.225 εκατ. DM θα καλυφθεί μόνο από χρηματικές χορηγήσεις ύψους 410 εκατ. DM που θα καταβάλει το κράτος.

19. Ιταλία - Ferrovie dello Stato (FS)

Τα προγράμματα δραστηριότητας των ιταλικών σιδηροδρόμων εξακολουθούν να καταρτίζονται με γνώμονα τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά. Κατ' αρχήν έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες σχετικά με τις προϋποθέσεις τροφοδοσίας στα τραίνα, τις συνδυασμένες οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές

και τις τοπικές γραμμές επιβατικών μεταφορών. Εξετάζονται επίσης οι διεθνείς μεταφορές ιδιαίτερα η σύνδεση Ηνωμ. Βασιλείου - Μπενελούξ - Ελβετίας - Αυστρίας. Στον τομέα των κομίστρων πρέπει να γίνει συστηματική εξέταση των υπηρεσιών ώστε να προσδιοριστούν τόσο οι σημερινές όσο και οι μελλοντικές απαιτήσεις των πελατών εσωτερικού καθώς και των διεθνών μεταφορών στη Γαλλία και Αυστρία. Έχουν επίσης αρχίσει μελέτες όσον αφορά το σύστημα τιμολόγησης. Οι συνδυασμένες μεταφορές εξακολουθούν να αναπτύσσονται ιδιαίτερα στον τομέα των διεθνών μεταφορών.

Τα επενδυτικά προγράμματα που ανέρχονται σε 12.450 εκατ. λιρέττες, έχουν ως στόχο τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της υποδομής και τη βελτίωση των κανόνων ασφαλείας. Ένα σημαντικό ποσό, 661.800 εκατ. λιρέττες, προορίζεται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση των γραμμών επιβατικών μεταφορών στα σύνορα, ενώ έχει δοθεί προτεραιότητα στην απόκτηση νέου τροχαίου υλικού και στα προγράμματα ηλεκτροδότησης.

20. Λουξεμβούργο - Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)

Η κυβέρνηση του Λουξεμβούργου ανακοίνωσε στην Επιτροπή τον προϋπολογισμό λειτουργίας 1983 των CFL και το προσωρινό πρόγραμμα επενδύσεων για την περίοδο 1983-1987, με ειδική αναφορά στο πρόγραμμα και τον προϋπολογισμό για το 1983.

Οι CFL προβλέπουν ότι τα έσοδα θα ανέρχονται το 1983 σε 7.326 εκατ. φράγκα. Οι γραμμές επιβατικών μεταφορών αναμένεται ότι θα αποφέρουν 326 εκατ. φράγκα, τα κόμιστρα 1.504 εκατ. φράγκα, τα διάφορα έξοδα 88 εκατ. φράγκα και η κρατική ενίσχυση περίπου 5.400 εκατ. φράγκα. Η κρατική ενίσχυση υπολογίζεται ότι θα αντιπροσωπεύσει το 72% περίπου των εσόδων των CFL κατά το 1983. Οι δαπάνες υπολογίζονται σε 7.611 εκατ. φράγκα, δηλαδή θα οδηγήσουν σε έλλειμμα 285 εκατ. φράγκων που αντιστοιχεί σε αύξηση 48% σε σχέση με το 1982.

Το πρόγραμμα επενδύσεων των CFL για την περίοδο 1983-1987 ανέρχεται σε 6.419 εκατ. φράγκα περίπου για έργα εκσυγχρονισμού. Οι δαπάνες από τον προϋπολογισμό για το 1983 ανέρχονται σε 925 εκατ. φράγκα, από τα οποία 513 εκατ. φράγκα προορίζονται για νέες επενδύσεις και 412 εκατ. φράγκα για έργα εκσυγχρονισμού.

21. Κάτω Χώρες - Nederlandse Spoorwegen (NS)

Τα προγράμματα δραστηριότητας και τα χρηματοδοτικά προγράμματα των NS (1982-1985) χωρίζονται σε δύο τμήεις δραστηριότητας -επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, και πρέπει να εξεταστούν στα πλαίσια της αβέβαιης οικονομικής κατάστασης και των σοβαρών προβλημάτων που αντιμετωπίζει η ολλανδική κυβέρνηση από πλευράς προϋπολογισμού.

Το κυβερνητικό "Πρόγραμμα ναύλων" 1984-1987, που δεν έχει ακόμη εγκριθεί από το ολλανδικό Κοινοβούλιο, προβλέπει ετήσια αύξηση των ναύλων κατά 3% ετησίως πέρα από το ετήσιο ποσοστό πληθωρισμού. Λαμβάνοντας υπόψη το πρόγραμμα αυτό, οι προβλέψεις δείχνουν ότι η ζήτηση θα παραμείνει σταθερή σε 9.4 δισεκατ. επιβατο-χιλιόμετρα κατά την περίοδο 1982-1985. Οι επενδύσεις των NS στον τομέα των επιβατικών γραμμών κατά την ίδια περίοδο ανέρχονται, σύμφωνα με τις προβλέψεις, σε 2.644 εκατ. HFL ενώ τα κυβερνητικά προγράμματα για επενδύσεις σε νέες γραμμές και για την αποσυμφόρηση των σιδηροδρομικών κόμβων ανέρχονται σε 1.073 εκατ. HFL. Κατά την περίοδο αυτή (με τιμές του 1982) τα έσοδα από τις υπηρεσίες που παρέχει ο οργανισμός αναμένεται ότι θα σημειώσουν μικρή αύξηση από 1.011 εκατ. HFL σε 1.022 εκατ. HFL και οι κρατικές/επιδοτασιακές πληρωμές προβλέπεται ότι θα αυξηθούν από 878 εκατ. HFL σε 938 εκατ. HFL.

Στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, οι NS προβλέπουν ότι ο αριθμός των μεταφερόμενων τόνων θα αυξηθεί από 18.4 εκατ. σε 19.2 εκατ. κατά την περίοδο του προγράμματος, ενώ τα τον-χιλιόμετρα θα παραμείνουν σταθερά σε 2.8 δισεκατ. Τα έσοδα προβλέπεται ότι θα σημειώσουν ελαφρά πτώση από 269 εκατ. HFL σε 267 εκατ. σε αντίθεση με την κρατική ενίσχυση που θα μειωθεί απότομα από 197 εκατ. HFL σε 140 εκατ. HFL. Οι επενδύσεις στον τομέα του τροχαίου υλικού και των έργων υποδομής (σε τιμές του 1982) θα ανέλθουν σε 259 εκατ. HFL κατά την περίοδο 1982-1984.

22. Ηνωμένο Βασίλειο - British Railway Board (BRB)

Κατά τους τελευταίους δώδεκα μήνες οι δραστηριότητες του BRB καθώς και οι επιδόσεις του αποτέλεσαν αντικείμενο επανεξετάσεων. Τα αποτελέσματα αναπτύσσονται στην έκθεση "Peat, Marwick, Mitchell and Co" και αφορούν τη βελτίωση των εμπορικών επιδόσεων του BRB μέσω της αύξησης της αποτελεσματικότητάς του, της μείωσης του κόστους και της βελτίωσης του οικονομικού ελέγχου, και στην έκθεση "Serpell" σχετικά με τη χρηματοδότηση των σιδηροδρόμων ... και τις επιλογές εναλλακτικής πολιτικής... που αποσκοπεί στο να επιτευχθούν καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα. Για το λόγο αυτό δεν έχει καταρτιστεί πρόγραμμα κοινής αποδοχής για τον οργανισμό. Τα στοιχεία που αναφέρονται παρακάτω, προέρχονται από το σχέδιο προγράμματος του BRB, όπου χρησιμοποιήθηκαν οι συνήθειες μέθοδοι προγραμματισμού του BRB, προς υποβολή στην Επιτροπή Serpell, και το οποίο δεν έχει γίνει αποδεκτό ούτε από τον British Railway Board

ούτε από την κυβέρνηση. Το πρόγραμμα καλύπτει την περίοδο 1982-1985 και αναφέρεται στους πέντε βασικούς τομείς δραστηριότητας του ΒΡΒ.

Ενώ δεν υπάρχουν διαθέσιμες προβλέψεις για τη μελλοντική ζήτηση στον τομέα των γραμμών επιβατικών μεταφορών, οι τάσεις κατά την περίοδο 1975-1981 (σε εκατ. επιβατο-μίλια) σημειώνουν αύξηση κατά 12% στις αστικές γραμμές, μείωση κατά 9% στον τομέα του Λονδίνου και στον Νοτιο-Ανατολικό τομέα, ενώ διατηρούνται στα ίδια επίπεδα όσον αφορά τις επαρχιακές γραμμές. Σύμφωνα με τις δημοσιονομικές προβλέψεις, το έλλειμμα των αστικών γραμμών θα μειωθεί από 231 εκατ. UKL το 1982 σε 111 εκατ. UKL το 1985. Τα έσοδα θα αυξηθούν από 337 εκατ. UKL σε 439 εκατ. UKL ενώ οι δαπάνες θα σημειώσουν πτώση από 568 εκατ. UKL. Ο τομέας Λονδίνου και ο Νοτιο-Ανατολικός τομέας θα αυξήσουν τα έσοδά τους από 440 εκατ. UKL σε 543 εκατ. UKL κατά την περίοδο αυτή ενώ το κόστος προβλέπεται ότι θα αυξηθεί από 782 εκατ. UKL σε 836 εκατ. UKL. Το έλλειμμα των επαρχιακών γραμμών θα αυξηθεί επίσης από 489 εκατ. UKL σε 510 εκατ. UKL.

Ο μεταφερόμενος όγκος εμπορευμάτων από τον BRB έχει ελαττωθεί από 209 εκατ. τόνους το 1970 σε 154 εκατ. τόνους το 1981 ενώ το μερίδιο αγοράς μειώθηκε από 21% το 1970 σε 14% το 1981. Το γεγονός αυτό προβάλλει συγχρόνως την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών και τις μεταβολές στη βιομηχανική βάση του Ηνωμένου Βασιλείου - εξασθένηση της σημασίας του άνθρακα, οπτάνθρακα και χάλυβα. Οι μελλοντικές τάσεις δεν έχουν ακόμη διαφανεί αλλά προβλέπεται ότι οι παραδοσιακές αγορές θα ατονήσουν εκτός από τα Συσσωματώματα και τα Οικοδομικά Υλικά. Ο BRB θα σταματήσει εντελώς τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές από το 1984 δεδομένου ότι αναπτύσσεται το "Speedlink" Το 1981, 3.5 εκατ. τόννοι (2% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του BRB) έχουν μεταφερθεί με το "Speedlink" αλλά αναμένεται άνοδος της τάσης αυτής σε 9.8 εκατ. τόνους το 1986.

Οι BR στις προβλέψεις τους για τις εμπορευματικές μεταφορές το 1982 δεν αναμένουν ότι τα έσοδα θα ισοσκελίσουν τα έξοδα πριν από το 1986. Η ζημία εκ 34 εκατ. UKL (1982) προβλέπεται ότι θα μεταβληθεί τότε σε κέρδος 7 εκατ. UKL. Οι δραστηριότητες του BR στον τομέα της μεταφοράς δεμάτων συμβάλλει κατά 7% περίπου στα συνολικά έσοδα των σιδηροδρόμων. Η αγορά αυτή είναι άκρως ανταγωνιστική και δεν έχουν γίνει ποσοτικές προβλέψεις για το μέλλον.

Τα προγράμματα του BR για επενδύσεις συνολικού ύψους 1.983 εκατ. UKL (σε τιμές του 1982) κατά την περίοδο 1982-1986 αφορούν επενδύσεις σε κεφαλαιουχικό εξοπλισμό ύψους 734 εκατ. UKL, επενδύσεις στον τομέα των εσόδων ύψους 717 εκατ. UKL και 532 εκατ. UKL για συνεχή έργα στον τομέα των σιδηροδρόμων.

Το εργατικό δυναμικό του BRB προβλέπεται ότι θα ελαττωθεί κατά την περίοδο 1982-1986 από 162.000 σε 140.000.

23. Ελλάδα - Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)

Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι σκοπεύουν να προσδώσουν ένα δυναμικότερο εμπορικό χαρακτήρα στη διαχείριση των σιδηροδρόμων, δηλαδή, μεταξύ άλλων, να βελτιώσουν τις μεθόδους που χρησιμοποιούν για την έρευνα της αγοράς και το μάρκετινγκ και να τονώσουν την ανταγωνιστικότητα της πολιτικής τιμών τους. Έχουν προγραμματιστεί επενδύσεις ύψους 39.000 εκατ. δραχμών (σε τιμές του 1982) για την περίοδο 1983-1987 στον τομέα του εκσυγχρονισμού των γραμμών (κατασκευή δευτέρων γραμμών, αυτόματη σηματοδότηση, ηλεκτροδότηση, τροχαίο υλικό).

Οι δαπάνες λειτουργίας για το οικονομικό έτος 1983 υπολογίζονται σε 16.000 εκατ. Δρχ. περίπου, δηλαδή παρατηρείται αύξηση 24% σε σχέση με το 1982. Τα έσοδα λειτουργίας εκτιμώνται σε 7.400 εκατ. Δρχ. σημειώνοντας αύξηση 34% από το 1982, και έχουν υπολογιστεί λαμβάνοντας υπόψη την αύξηση των ναύλων κατά 20% και την αναμενόμενη αύξηση κατά 20% των εμπορευματικών μεταφορών. Η κρατική ενίσχυση υπολογίζεται σε 8.000 εκατ. Δρχ. που αντιστοιχεί σε αύξηση 17% σε σχέση με το 1982.

Γενικά σχόλια επί των Επιχειρηματικών Σχεδίων

24. Επιχειρηματικά σχέδια που ελήφθησαν φανερόνουν την ανησυχία των κρατών μελών σχετικά με το αυξανόμενο μέγεθος των πόρων που χρησιμοποιούνται από τους σιδηροδρόμους. Στα περισσότερα κράτη μέλη γίνονται αναθεωρήσεις της υπάρχουσας κατάστασης με σκοπό την επίτευξη ενός καλύτερου οικονομικού αποτελέσματος από τις σιδηροδρομικές εταιρίες τους μέσω μιας περισσότερο παραγωγικής και καλύτερης, από πλευράς σχέσης κόστους-αποτελέσματος, διαχείρισης των σιδηροδρόμων (μείωση των υπηρεσιών και του επιπέδου των υπηρεσιών), καθώς και αυξημένης παραγωγικότητας μέσω οργανωτικών αλλαγών και/ή επενδύσεων.
25. Η Επιτροπή, παρότι γνωρίζει, τις δυσκολίες των σημερινών συγκυριακών κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών, θεωρεί ότι εκείνα τα κράτη μέλη τα οποία δεν έχουν ήδη υποβάλει τα σχέδιά τους θα έπρεπε, στο μέλλον, να εξασφαλίσουν ότι τα πολυετή επιχειρηματική και χρηματοδοτικά σχέδια θα υποβάλλονται σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου. Εάν το μέλλον των σιδηροδρομικών υπηρεσιών της Κοινότητας πρόκειται να εξασφαλιστεί μέσω κοινών και συντονισμένων ενεργειών, πρέπει να αποδίδεται ουσιαστική σημασία στην ανακοίνωση των ατομικών σχεδίων και των χρηματοδοτικών τους συνεπειών.
26. Ενέργειες που αναλαμβάνονται από κοινού από εθνικούς και κοινοτικούς φορείς

Το άρθρο 11 παράγραφος 1 αναφέρει ότι "τα κράτη μέλη από κοινού με την Επιτροπή θα ερευνήσουν μέτρα τα οποία θα μπορούσαν ενδεχομένως να προωθήσουν τη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων". Ακολουθούσα το στόχο αυτό η Κοινότητα υπέβαλε κατά τη διάρκεια της περιόδου 1980-82 στο Συμβούλιο ένα πρόγραμμα για τη συνεργασία των σιδηροδρόμων (1) μαζί με ένα έγγραφο το οποίο καταρτήθηκε από τους σιδηροδρόμους και το οποίο φέρει τον τίτλο "Συνεργασία σιδηροδρόμων - Εξέλιξη, προοπτικές, προτεραιότητες"(2) και πληροφόρησε το Συμβούλιο επί της προόδου που έγινε τόσο στην εφαρμογή του προγράμματος αυτού στις εκθέσεις της 14.12.1982(3) και 10.6.1983 (4).

(1) Έγγρ. ΕΠΙΤΡ(82)237-Τελικό.

(2) Έγγρ. SEC(82)77

(3) Έγγρ. ΕΠΙΤΡ(82)848-Τελικό.

(4) Έγγρ. ΕΠΙΤΡ(83)347-Τελικό.

Μέχρι σήμερα το Συμβούλιο υιοθέτησε μία απόφαση για την τιμολόγηση των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών αγαθών (1) και μία Απόφαση για την εμπορική αυτονομία των σιδηροδρόμων στη διαχείριση της διεθνούς κυκλοφορίας επιβατών και αποσκευών (2).

27. Η Επιτροπή υπέβαλε επίσης τις ακόλουθες προτάσεις για σύσταση στο Συμβούλιο σχετικά με

- την ενίσχυση της συνεργασίας στον τομέα των σιδηροδρόμων σε ό,τι αφορά την εμπορική διαχείριση των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων (3),
- τα τεχνικά θέματα που αφορούν τη λειτουργία και τα εσωτερικά εμπόδια στη διάσχιση των συνόρων, τα οποία επηρεάζουν τις διεθνείς μεταφορές αγαθών (4).

28. Η Επιτροπή εξέδωσε επίσης μία σύσταση προς τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων για τον καθορισμό ενός υψηλής ποιότητας διεθνούς δικτύου μεταφοράς ατόμων (5).

Περαιτέρω προτάσεις, βασιζόμενες στο πρόγραμμα δράσεως, θα ακολουθήσουν εν καιρώ.

29. Η Κοινότητα επιβεβαιώνει την προσήλωσή της στη βελτίωση της σιδηροδρομικής συνεργασίας καθώς οι μεμονωμένες εθνικές ενέργειες για τη βελτίωση της κατάστασης των σιδηροδρόμων είναι από μόνες τους ανεπαρκείς. Σχετικές ενέργειες σε ευρωπαϊκό επίπεδο που αποσκοπούν στο να εξασφαλιστούν νέες αγορές, είναι ζωτικής σημασίας για το μέλλον των σιδηροδρόμων.

30. Οι ενέργειες που έχουν αναληφθεί από κοινοτικούς φορείς

Η Επιτροπή παρουσίασε την Τρίτη και Τέταρτη έκθεσή της για τους ετήσιους λογαριασμούς των σιδηροδρόμων για τα 1979-80.

Το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 2830/77 που αφορά τα μέτρα που είναι αναγκαία για να επιτευχθεί συγκρισιμότητα μεταξύ των λογιστικών συστημάτων και των ετησίων λογαριασμών των οργανισμών σιδηροδρόμων αναφέρει ότι "τα πορίσματα της (Συμβουλευτικής) Επιτροπής που αναφέρονται στην έκθεση την οποία η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο κάθε δύο έτη σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 της Απόφασης του Συμβουλίου 75/327/ΕΟΚ.

(1) ΕΕ L 234/5 της 9.8.1982.
(2) Εγκρίθηκε στη Συνεδρίαση του Συμβουλίου της 7ης Ιουνίου 1983. Δεν δημοσιεύτηκε.

(3) ΕΠΙΤΡ(83)404 τελικό
(4) ΕΠΙΤΡ(83)490 τελικό
(5) Έγγρ. C(82)1782

31. Τα πορίσματα μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- η Επιτροπή είναι γενικά ικανοποιημένη με τις βελτιώσεις που επιτεύχθηκαν την ποιότητα και την ποσότητα των πληροφοριών που παρέχονται στις επεξηγηματικές σημειώσεις,
- από το 1981 και έπειτα η Επιτροπή συμφώνησε ότι οι σιδηροδρόμοι θα πρέπει να περιλαμβάνουν στην ανακοίνωση των λογαριασμών τους προς την Επιτροπή:
 - (α) έκθεση για την προέλευση και χρήση των κεφαλαίων
 - (β) έκθεση για τις κινήσεις των παγίων ενεργητικών στοιχείων
 - (γ) μία πιο αναλυτική έκθεση ως προς το προσωπικό και τις δαπάνες.

32. Οι εξελίξεις αυτές είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικές, διότι θα επιτρέψουν για πρώτη φορά στην Επιτροπή να συντονίσει και εξετάσει, μέσω βελτιωμένης διαφάνειας των ισολογισμών, τις πολιτικές επενδύσεων/αποεπενδύσεων των σιδηροδρόμων και των κινήσεων κεφαλαίου/ενεργητικών στοιχείων.

Η Επιτροπή εξετάζει ακόμη τη δυνατότητα ενός λογιστικού διαχωρισμού των λογαριασμών που αφορούν την υποδομή από αυτούς που αφορούν τη λειτουργία.

33. Τα στοιχεία που παρουσιάζονται στο παράρτημα I (β) και οι απορρέουσες αναλύσεις λαμβάνονται εν μέρει από τους λογαριασμούς. Η πέμπτη έκθεση για τους λογαριασμούς των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων θα παρουσιαστεί κατά το τέλος του 1983.

34. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 2183/78 (1) ο οποίος θέτει ορισμένες ενιαίες αρχές κόστους για τους σιδηροδρόμους, λόγω του περιορισμένου στόχου του (π.χ. οι ενιαίες αρχές κόστους θα πρέπει να εφαρμόζονται στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές πλήρους φορτίου), ήταν περιορισμένης χρήσεως. Ωστόσο η Επιτροπή συμβουλεύτηκε την επιτροπή του Άρθρου του κανονισμού αυτού προς το σκοπό της βελτίωσης της εφαρμογής του ανωτέρω κανονισμού. Η Επιτροπή εξετάζει τις δυνατότητες εναρμόνισης των διαφόρων μεθόδων κοστολόγησης των σιδηροδρόμων με βάση τις αρχές της "άμεσης κοστολόγησης".

35. Με βάση το Άρθρο 15 παράγραφος 1 της Απόφασης 75/327/ΕΟΚ η Επιτροπή παρουσίασε στο Συμβούλιο δύο προτάσεις, όπως αναφέρεται στην τελευταία έκθεση παράγραφος 43 (2). Υπό το φως των νέων αυτών στόχων πολιτικής που εκτίθενται στην παράγραφο 5 και παράγραφο 6, η Επιτροπή κατά τον

(1) ΕΕ Τόμος 258/1 της 21.9.1978
(2) ΕΠΙΤΡ(82)103 τελικό

παρόντα χρόνο προετοιμάζει τροποποιημένες προτάσεις επί των χρηματοοικονομικών ισοζυγίων τα οποία θα αντικαταστήσουν τις ανωτέρω αναφερθείσες πρώτες προτάσεις. Οι νέες προτάσεις πιθανότατα θα περιλαμβάνουν:

- διαχωρισμό της υπευθυνότητας για την υποδομή και τη λειτουργία των σιδηροδρόμων με σκοπό την αποφυγή των διαστρεβλώσεων μεταξύ των μέσων μεταφοράς,
- προσδευτική αναδιάρθρωση του κεφαλαίου των σιδηροδρόμων, ιδιαίτερα του χρέους που προκύπτει από προβλέψεις στοιχείων υποδομής,
- αυξημένη χρήση συμβατικών διευθετήσεων με εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές σχετικά με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών που εξυπηρετούν μεμονωμένες ανάγκες,
- προτάσεις για την παροχή επιδοτήσεων ελλειμμάτων μετά από μια προκαθορισμένη μεταβατική περίοδο.

36. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σαν κατακλείδα του τμήματος αυτού της έκθεσης μπορεί να αναφερθεί ότι η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 14 της απόφασης του Συμβουλίου της 20ης Μαΐου 1974 υπέβαλε έκθεση για:

- την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) 1191/69 που αφορά τις υποχρεώσεις των δημόσιων υπηρεσιών του κανονισμού (ΕΟΚ) 1192/69 περί της εναρμόνισης των λογαριασμών των σιδηροδρόμων και του κανονισμού (ΕΟΚ) 1107/70 επί των ενισχύσεων στις μεταφορές
- την εφαρμογή από την Κοινότητα και τις εθνικές αρχές των διατάξεων της Απόφασης.

37. Στα πλαίσια των κυρίων στόχων της πολιτικής που αναφέρεται στο έγγραφο ΕΠΙΤΡ(83)58 τελικό, επί της προόδου προς μία Κοινή Πολιτική Μεταφορών (εσωτερικές μεταφορές), εξετάστηκαν τα κύρια νομοθετικά όργανα για την επίτευξη των στόχων αυτών. Η έκθεση ανέφερε επίσης τις νέες πρωτοβουλίες που αναπτύχθηκαν και προτάθηκαν για περαιτέρω ανάπτυξη αυτών των στόχων:

- προώθηση της συνεργασίας στο σιδηροδρομικό τομέα,
- επίτευξη χρηματοοικονομικής ισορροπίας και πλήρους διαφάνειας στις σχέσεις κυβέρνησης/σιδηροδρόμων,
- κατάργηση των στρεβλώσεων μεταξύ των μέσων μεταφοράς.

38. Η Επιτροπή συνεχίζει να εργάζεται σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για την επίτευξη των στόχων αυτών. Οι συνδικαλιστικές ενώσεις και οι ομάδες χρησιμοποιούντων θα ενημερωθούν κατάλληλα και θα ζητηθεί η γνώμη τους σχετικά με τις κύριες εξελίξεις. Στο σύνολό της, η κοινοτική προσπάθεια θα τείνει να εξασφαλίσει στους χρησιμοποιούντες αποτελεσματικές μεταφορικές υπηρεσίες, που παρέχονται από χρηματοοικονομικά βιώσιμες επιχειρήσεις και πληρούν τις ανάγκες της αγοράς στο χαμηλότερο δυνατό κόστος.

ΜΕΡΟΣ II

Οικονομική και Χρηματοοικονομική κατάσταση των σιδηροδρόμων στην Κοινότητα 1979 - 1981

(α) Εξέλιξη της αγοράς

39. Δεν υπάρχουν πλήρη στοιχεία για την εξέλιξη της αγοράς μεταφορών στην Κοινότητα και των σχετικού μεριδίου των τριών μέσων χερσαίων μεταφορών. Το παράρτημα II, χρησιμοποιώντας στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας της ΕΟΚ, παρέχει τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία για την κυκλοφορία αγαθών.
40. Τα στοιχεία εμφανίζουν την πτώση του σχετικού μεριδίου των σιδηροδρόμων στην αγορά αγαθών κατά την περίοδο 1965-1981. Χαρακτηριστικά μπορεί να αναφερθεί ότι από το 1974, το σχετικό μερίδιο των σιδηροδρόμων στην αγορά μειώθηκε ταχύτερα από ό,τι κατά την προηγούμενη δεκαετία, ενώ αυτό των οδικών μεταφορών αυξήθηκε κατά 9%. Φαίνεται, ωστόσο, ότι κατά το 1979 οι σιδηρόδρομοι μπόρεσαν να σταματήσουν αυτή την πτώση και να σταθεροποιήσουν το μερίδιο της αγοράς τους, αλλά αυτό φαίνεται ότι ήταν παροδικό.
41. Το κοινοτικό Υπόμνημα επί των σιδηροδρόμων επέσυρε την προσοχή ως προς την ανάγκη να προσαρμόσουν οι σιδηρόδρομοι τις υπηρεσίες τους στις ανάγκες της αγοράς. Τα επιχειρηματικά σχέδια που διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή εμφανίζουν μία κάποια τάση εκ μέρους των σιδηροδρόμων

να κινηθούν προς την κατεύθυνση αυτή, αλλά οπωσδήποτε χρειάζεται μεγαλύτερη ανταπόκριση στις ανάγκες και απαιτήσεις των καταναλωτών ώστε να ανακτηθεί το χαμένο μερίδιο της αγοράς.

(β) Χρηματοοικονομικές τάσεις των σιδηροδρόμων 1979-1981

42. Τα παραρτήματα I (α) και (β) και III αναφέρουν:

- τις αντισταθμίσεις, ενισχύσεις και άλλες χρηματοοικονομικές ενισχύσεις που χορηγούν τα κράτη μέλη στους σιδηροδρόμους,
- χαρακτηριστικά στοιχεία των εθνικών δικτύων, τα οποία αναφέρουν την κλίμακα των εργασιών κάθε δικτύου, τη διάρθρωση των κεφαλαίων, τις επιχειρησιακές δαπάνες και τα οικονομικά αποτελέσματα,
- τις χρηματοοικονομικές τάσεις των σιδηροδρόμων με τη χρήση ορισμένων βασικών δεικτών.

43. Στο σημείο αυτό είναι ορθό να αναφερθούν ορισμένα σχόλια για τις πηγές των στοιχείων:

- Τα στοιχεία του παραρτήματος I (α) προέρχονται από στοιχεία που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 1191/69 για τις υποχρεώσεις δημοσίων υπηρεσιών, του κανονισμού (ΕΟΚ) 1192/69 για την εναρμόνιση των λογαριασμών των σιδηροδρόμων και του κανονισμού 1107/70 για τις ενισχύσεις στις μεταφορές. Σε όλες τις περιπτώσεις η ορθότητα των στοιχείων που χρησιμοποιούνται έχει βεβαιωθεί την 1η Ιουλίου 1981.
- Τα χρηματοοικονομικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται στο Παράρτημα I (β) προέρχονται κατευθείαν από τους λογαριασμούς των σχετικών ετών.
- Οι διαφορές στις κρατικές πληρωμές μεταξύ των παραρτημάτων I (α) και I (β) προέρχονται από το γεγονός ότι περιλαμβάνονται επιχορηγήσεις κεφαλαίου, ΦΠΑ + άμεσες συνταξιοδοτικές πληρωμές σε ανεξάρτητα ταμεία υπό τον κανονισμό 1107/70 στο παράρτημα I (α), ενώ στο παράρτημα I (β) περιέχονται στοιχεία μόνο του λογαριασμού κερδών και ζημιών όπως είναι εγγεγραμμένα στους λογαριασμούς.

- Με βάση αυτά τα στοιχεία δεν θα πρέπει να γίνονται άμεσες συγκρίσεις μεταξύ των σιδηροδρόμων. Η πρόθεση είναι μάλλον να παρασχεθούν βάσεις στοιχείων από τις οποίες μπορούν να αναγνωριστούν κοινά προβλήματα και όμοιες τάσεις.

44. Από τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα των σιδηροδρόμων δύναται να διαπιστωθούν οι ακόλουθες τάσεις:

- Με τρεις εξαιρέσεις, DB, ΟΣΕ και ΒΡΒ, οι δαπάνες των σιδηροδρόμων αυξάνονται ταχύτερα από το ποσοστό πληθωρισμού στα κράτη μέλη. Ειδικές λεπτομέρειες εμφανίζονται στον πίνακα I του παραρτήματος III.
- Το κόστος προσωπικού αντιπροσωπεύει ακόμη υψηλό ποσοστό των επιχειρησιακών δαπανών (βλέπε πίνακα II του παραρτήματος III) και ανέρχεται από 58% για τον CIE σε 89% για το CFL. Δεν θα έπρεπε ωστόσο να γίνονται άμεσες συγκρίσεις καθόσον οι δαπάνες προσωπικού για τους DB, CFL και SNCB περιέχουν άμεσες συνταξιοδοτικές πληρωμές που γίνονται από τους σιδηροδρόμους, οι οποίες αντισταθμίζονται με τον κανονισμό 1192/69.
- Τα έσοδα από παρεχόμενες υπηρεσίες, με εξαίρεση τους DB και SNCB, δεν έγινε δυνατό να αυξηθούν με τον ίδιο ρυθμό όπως οι δαπάνες. (Πηγή - Λογαριασμοί Κερδών και Ζημιών).
- Οι συμψηφισμοί και οι ενισχύσεις (τόσο για επιχειρησιακούς όσο και επενδυτικούς λόγους) συνέχισαν να αυξάνονται είτε ανάλογα είτε ταχύτερα από τον πληθωρισμό σε όλες τις χώρες εκτός της Γερμανίας.
- Οι πληρωμές τόκων αυξήθηκαν γενικά, ενώ σημειώθηκαν ιδιαίτερα μεγάλες αυξήσεις στους FS, ΟΣΕ, SNCB και SNCF, γεγονός που μαρτυρεί την περαιτέρω χειροτέρευση των οικονομικών των σιδηροδρόμων.

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ
ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΆΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΥΠΕΡ ΤΗΣ SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES (SNCF/NMBS)

(ΠΗΓΗ : ΒΕΛΓΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1Α

	1979	1980	1981
A. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69			
ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ			
ΣΥΝΕΧΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	1 744	1 920	2 221
ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ	17 608	18 653	20 319
ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ	1 202	1 278	1 406
ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	5 505	6 016	6 330
ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	2 308	2 291	2 534
ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΒΕΛΓΙΟ-ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	25	22	22
ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΛΑΝΔΡΑΣ - ΖΕΕΛΑΝΤ	1	1	2
ΟΛΟΚΛΗΡΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ (ΑΡΝΗΣΗ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ)	6 222	6 539	7 166
ΚΑΝΟΝΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ	2 345	2 506	2 859
	19 352	20 573	22 540
B. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III - ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	12 604	13 468	14 178
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ IV - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ	289	335	328
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ VIII - ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	16	16	16
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ X - ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΩΡΑ	33	40	48
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ XI - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ	24	24	25
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ XII - ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	2 010	2 045	2 563
- ΕΡΓΑΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	81	86	93
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ XV - ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ	183	209	287
- ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΝΕΩΣΗ	263	234	272
	15 503	16 457	17 810
Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΟΚ ΑΡΙΘ. 1107/70			
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 1 β) - ΚΟΣΤΟΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	6 714	6 229	4 132
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 2 - ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΚΑΧ (ΠΡΟΣ ΥΠΟΜΝΗΣΗ)	-	-	-
- ΔΕΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥ ΠΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΗ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΕ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ	-	-	-
ΑΡΘΡΟ 4			
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΒΑΡΗ	2 228	1 907	2 129
- ΔΑΝΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ ΣΥΣΤΟΡΕΥΜΕΝΩΝ ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΩΝ	1 108	1 656	4 270
- ΑΠΑΛΑΓΗ ΑΠΟ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ	19	18	16
	10 031	9 774	10 515
ΣΥΝΟΛΟ	44 886	46 804	50 865

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΆΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΥΠΕΡ ΤΩΝ DANSKE STATSBANKER (DSB)
(ΠΗΓΗ : ΔΑΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

	1979	1980	1981
Α. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69	782	1 123	1 410
Β. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΧ - ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΕΩΣ ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	-	-	-
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Χ - ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΩΡΑ	-	-	-
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΙ - ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΣΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	12	13	14
Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1107/70	12	13	14
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 1 β) - ΚΟΣΤΟΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	215	228	241
ΣΥΝΟΛΟ	1 009	1 364	1 665

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΆΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΥΠΕΡ ΤΗΣ DEUTSCHE BUNDESBAHN (DB)

(ΠΗΓΗ : ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1Α

	1979	1980	1981
Α. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69			
ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	2 920	3 156	3 365
ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ ΣΕ ΜΙΚΡΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ	2 916	2 944	3 275
ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΙΧΕ ΠΡΟΤΑΘΕΙ ΝΑ ΠΑΥΣΟΥΝ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ	4	5	1
ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	-	207	89
ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ	111	131	108
ΜΕΙΩΜΕΝΟ ΚΟΜΙΣΤΡΟ ΓΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	74	100	76
ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΕΚΑΧ (ΣΑΑΡ)	37	31	32
ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΗ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑΣΙΑ	-	-	-
ΔΩΡΕΑΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΙΤΑΛΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ ΤΟΥ 1976	-	-	-
	3 031	3 287	3 473
Β. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III - ΑΠΟΧΟΡΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	2 734	2 911	2 900
- ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ	409	427	407
- ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΕΡΓΑΤΕΣ	336	651	697
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ IV - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ	415	433	460
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ V - ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΡΟΣΛΗΨΕΩΣ ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	37	68	49
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ XII - ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	4	5	1
	3 935	4 495	4 514
Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1107/70			
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ.2 - ΔΕΦΟΡΙΑ ΠΟΥ ΠΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΗ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΕ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ	144	67	86
ΑΡΘΡΟ 4 - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΚΩΝ (ΕΙΣΦΟΡΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ (ΕΙΣΦΟΡΑ ΩΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ)	1 603	1 698	994
- ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ (ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ)	4 103	3 009	2 981
- ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	1 469	100	396
ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΟΡΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	281	282	266
	7 600	5 156	4 723
ΣΥΝΟΛΟ	14 566	12 938	12 710

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΆΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΥΠΕΡ ΤΗΣ SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF)
(ΠΗΓΗ : ΓΑΛΛΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

	1979	1980	1981
A. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69			
ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	2 327,2	2 614,7	3 056,5
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ	4,6	4,6	5,1
ΜΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΝΟΥΝ ΤΟΥΣ ΤΟΠΙΚΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ (OMNIBUS)	1 656,3	1 853,6	2 120,7
ΜΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΕΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ (OMNIBUS) - ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΡΟΣΑΣΤΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	231,3	271,7	308,2
	435	484,8	622,5
ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ			
ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ	1 707,6	1 854	2 170,4
ΜΕΙΩΜΕΝΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ			
- ΜΕΛΗ ΤΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ	806,4	898,5	1 051,3
- ΚΡΑΤΟΥΜΕΝΟΙ ΥΠΟ ΣΥΝΟΔΕΙΑ	4,8	5,7	5,6
- ΣΥΖΥΓΟΙ ΚΑΙ ΤΕΚΝΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	16,3	17,3	18,8
- ΆΛΛΑ ΜΕΙΩΜΕΝΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	820,7	862,4	1 010,8
	59,4	70,1	83,9
	4 034,8	4 468,7	5 226,9
B. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III - ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	6 300,8	7 469,8	8 810,8
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ IV - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ	426,8	456,4	498,7
	6 727,6	7 926,2	9 309,5
Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1107/70			
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 1 β) - ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	3 495,7	3 965,5	4 509,4
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 1 γ) - ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ - ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	17	14,3	13,4
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 2 - ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΕΟΚ 1191/69	-	186	470
ΑΡΘΡΟ 4 - ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΕΞΙΣΩΣΕΩΣ	3 300	2 600	3 102
	6 812,7	6 765,8	8 094,8
ΣΥΝΟΛΟ	17 575,1	19 160,7	22 631,2

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΣΟΡΑΣ ΙΟΜΡΑΙΑ ΕΙΡΕΑΝΝ (CIE)

(ΠΗΓΗ : ΙΡΛΑΝΔΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

	1979	1980	1981
Α. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) 1191/69			
ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ			
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ	17,1	21	26,5
Β. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) 1192/69			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙΙ - ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	3,3	3,8	3,8
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙV - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ	,5	,7	,7
	3,8	4,5	4,5
Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1107/70			
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 1 β) - ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ (50%)	2,8	3,4	3,9
ΑΡΘΡΟ 3 ΠΑΡΑΓΡ. 2 - ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ ΟΔΙΚΩΣ ΑΠΟ ΤΗ CIE	16,7	20,8	30,9
ΑΡΘΡΟ 4 - ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΕΞΙΣΩΣΕΩΣ	15,5	20,1	19
	35	44,3	53,8
ΣΥΝΟΛΟ	55,9	69,8	84,8

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΆΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΥΠΕΡ
ΤΗΣ ΑΖΙΕΝΔΑ ΑΥΤΟΝΟΜΑ ΔΕΛΛΕ ΦΕΡΡΟΒΙΕ ΔΕΛΛΟ ΣΤΑΤΟ (FS)

(ΠΗΓΗ: ΙΤΑΛΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

	1979	1980	1981
A. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69			
ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	304 702	673 287	978 825
ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕ ΧΑΜΗΛΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	274 642	632 282	910 646
ΜΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	11 372	17 452	25 783
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΣΑΡΔΗΝΙΑ	18 131	23 268	41 811
ΑΜΑΪΟΣΤΟΙΧΙΑ ΠΟΥ ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ ΣΕ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	557	285	585
ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ			
ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ	34 862	35 571	48 303
ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ	466 048	569 408	1 186 585
- ΆΛΛΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΕΙΣ	124 524	164 842	315 041
- "ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ" ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	341 524	404 566	871 544
	805 612	1 278 266	2 213 713
B. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II - ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΦΥΣΕΩΣ	11 383	16 320	16 386
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III - ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	77 272	29 647	28 703
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ IV - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ	33 705	52 614	97 308
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ X - ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΩΡΑ	24 483	16 093	4 069
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ XIV - ΕΠΙΒΟΛΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	19 824	16 941	15 876
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ XV - ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΩΣ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ	249 439	237 423	252 194
	416 106	369 038	414 536
Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1107/70			
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 1 β)-ΚΟΣΤΩΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	-	-	-
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 2-ΑΡΝΗΣΗ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	-	-	222 000
ΑΡΘΡΟ 4 - ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	34 500	30 000	65 585
- ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΒΕΣΗ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ	221 527	234 163	315 999
- ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΟΚΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΔΑΝΕΙΑ ΑΥΤΑ	-	-	-
- ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΕΞΙΣΩΣΕΩΣ	1 216 914	1 468 550	1 647 158
- ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΓΙΑ ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ, ΖΗΜΙΕΣ ΑΠΟ ΠΛΗΜΜΥΡΕΣ ΚΑΙ ΣΕΙΣΜΟΥΣ)	483 056	729 915	708 175
- ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΤΟ ΦΟΡΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	4 333	4 407	3 142
ΣΥΝΟΛΟ	1 960 330	2 467 035	2 962 059
	3 182 048	4 114 339	5 590 308

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΥΠΕΡ ΤΗΣ SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS (CFL)

(ΠΗΓΗ : ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

	1979	1980	1981
A. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69			
ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ			
ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ	1 629,1	1 699	1 646
B. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II - ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΦΥΣΕΩΣ	32,4	29,4	34,4
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III - ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	1 383,4	1 353,2	1 691
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ IV - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ	7,7	1,8	13,8
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ X - ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗ ΧΩΡΑ	-	-	-
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ XV - ΠΑΡΑΛΕΪΨΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ	4,8	4,8	4,8
	1 428,3	1 389,2	1 744
Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1107/70			
ΑΡΘΡΟ 4 - ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΕΞΙΣΩΣΕΩΣ	699,8	1 092,8	1 332,5
ΣΥΝΟΛΟ	3 757,2	4 181	4 722,5

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΑΜΛΟΖΕ ΒΕΝΝΟΟΤΣΧΑΡ ΝΕΔΕΡΛΑΝΔΣΕ ΣΠΟΟΡΒΕΓΕΝ (ΝΣ)

(ΠΗΓΗ : ΟΛΛΑΝΔΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

	1979	1980	1981
Α. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69			
ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ	704	760,3	816,7
ΑΜΕΣΗ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΗ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΝΕΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	205,7	302	249,2
	909,7	1 062,3	1 065,9
Β. ΔΙΕΥΘΕΤΗΤΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69	219,3	219,3	188,7
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙΙ - ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	43,4	45,5	46,7
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙV - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ	262,7	264,8	235,4
Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1107/70			
ΑΡΘΡΟ 4 - ΤΟΚΟΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΦΕΙΛΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ ΤΟ 1972	55	52	50
- ΑΠΟΣΒΕΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΟΦΕΙΛΩΝ	37	37	60
- ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	119,8	161,6	169,6
- ΑΠΟΛΕΙΨΕΙΣ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1973-1975	42,1	42,1	42,1
	253,9	292,7	321,7
ΣΥΝΟΛΟ	1 426	1 619,8	1 623

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΥΠΕΡ ΤΗΣ BRITISH RAILWAYS BOARD (BRD)

(ΠΗΓΗ : ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

	1979	1980	1981
Α. <u>ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ</u> ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69 <u>ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ</u>	530,3	632,4	812,2
Β. <u>ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ</u> ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ IV - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ	13	15,5	16,9
Γ. <u>ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</u> ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69			
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 1 γ) - ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΣΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	2,4	3,2	4
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 2 - ΧΡΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	1,8	,3	-
ΑΡΘΡΟ 4 - ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΟΣ	-	-	-
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	4,2 547,5	3,5 651,4	4 833,1

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΥΠΕΡ ΤΗΣ NORTHERN IRELAND RAILWAYS (NIR)

(ΠΗΓΗ: ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

	1979	1980	1981
A. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69			
ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ N.I. HOLDING CO ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	,03	-	-
ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΓΙΑ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΕΒΛΗΘΗΣΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	2,39	2,77	3,57
	2,36	2,77	3,57
B. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ IV - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ	,03	,05	,05
Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1107			
- ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ	1,59	2,04	1,96
- ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ NORTHERN IRELAND HOLDING COMPANY	,02	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	1,61	2,04	1,96
	4	4,86	5,58

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΣΕ)

(ΠΗΓΗ : ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

	1979	1980	1981
Α. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΔΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69			
Β. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΔΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ IV - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ	173,5	235,3	282,2
Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ			
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΔΚ) ΑΡΙΘ. 1107/70			
ΑΡΘΡΟ 3, ΠΑΡΑΓΡ. 1 δ) - ΚΟΣΤΟΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	943,1	1 140,3	1 459
ΑΡΘΡΟ 4			
- ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ (1)	-	-	-
- ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	704,3	1 040,2	1 041,4
- ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	499	370,6	370,3
- ΑΠΟΣΒΕΣΗ	469,9	470,2	-
- ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΕΞΙΣΩΣΕΩΣ (2)	1 402,5	1 852,7	2 554,8
ΣΥΝΟΛΟ	4 018,8	4 874	5 425,5
	4 192,3	5 109,3	5 707,7

* ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ

(1) ΑΡΘΡΟ 5 ΠΑΡΑΓΡ. 1 α), β), γ), δ) ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ ΤΗΣ 20.05.1975

(2) ΑΡΘΡΟ 13 ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ ΤΗΣ 20.05.1975

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 β)

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ
ΜΕ ΤΙΣ ΔΕΚΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΝΟΒ/ΝΜΒΣ

		1979	1980	1981
<u>ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</u>				
ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	000/ΧΛΜ	4	4	4
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	000	61,9	65,7	67,5
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ	ΕΚΑΤΟΜ.	163	164	167
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΚΑΤΟΜ.	74,3	71,5	70
ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	7	7	7,1
ΚΛΩΔΑΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Τ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	8,5	8	7,5
<u>ΕΣΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. FB)</u>				
ΕΣΟΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		22 494	24 208	23 973
- ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ		7 989	8 878	9 299
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ		14 045	14 854	14 210
ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ		18 775	24 809	30 677
ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ		41 269	49 017	54 650
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ		42 959	44 759	48 302
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ		84 228	93 776	102 952
<u>ΕΞΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. FB)</u>				
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ		71 269	81 787	92 933
- ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		51 651	56 222	61 443
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ		8 609	8 190	9 553
ΤΟΚΟΙ		4 071	4 283	5 737
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ		83 949	94 260	108 223
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ		279	484	5 271
<u>ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΕΚΑΤΟΜ. FB)</u>				
ΠΑΓΙΑ		83 439	95 655	109 575
- ΠΗΛΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ		39 565	45 728	55 748
- ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		15 507	17 768	24 008
- ΑΛΛΑ ΠΑΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		28 367	32 159	29 819
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		2 722	2 488	1 917
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		21 361	26 729	34 297
- ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		18 639	24 241	36 214
ΣΥΝΟΛΟ		86 161	98 143	107 658
<u>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΑΠΟ: (ΕΚΑΤΟΜ. FB)</u>				
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΞ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ				
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ		14 595	14 587	11 146
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ"		1 910	2 037	2 172
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ		4 536	5 020	10 291
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		34 932	42 225	53 897
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		855	943	1 019
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		38 405	43 371	49 715
		86 161	98 143	107 658

-3-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1B

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ DSB

		1979	1980	1981
<u>ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</u>				
ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	000/ΧΛΜ	2,5	2,5	2,5
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	000	21,2	21,6	22,4
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΤΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ	ΕΚΑΤΟΜ.	116	129	134
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΚΑΤΟΜ.	6,8	6,5	6,3
ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	2,9	3,4	3,6
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Τ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	1,7	1,6	1,5
<u>ΕΣΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΚΡ)</u>				
ΕΣΟΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		2 342	2 557	2 873
- ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ		1 373	1 584	1 856
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ		904	894	927
ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ		392	390	468
ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ		2 734	2 947	3 341
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ		1 009	1 364	4 200
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ		3 743	4 311	7 541
<u>ΕΞΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΚΡ)</u>				
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ		3 221	3 737	4 368
- ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		2 228	2 456	2 798
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ		187	207	2 770
ΤΟΚΟΙ		335	367	403
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ		3 743	4 311	7 541
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ		-	-	-
<u>ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΚΡ)</u>				
ΠΑΓΙΑ		7 795	8 602	7 066
- ΠΗΓΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ		4 248	4 589	3 836
- ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		3 266	3 697	2 979
- ΑΛΛΑ ΠΑΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		281	316	251
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		244	323	393
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		764	1 045	1 124
- ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		520	722	731
ΣΥΝΟΛΟ		8 039	8 925	7 459
<u>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΑΠΟ: (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΚΡ)</u>				
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΞ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ				
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ		8 039	8 925	7 459
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ"		-	-	-
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ		-	-	-
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		-	-	-
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		-	-	-
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		8 039	8 925	7 459

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΕ

		1979	1980	1981
<u>ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</u>				
ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	000/ΧΛΜ	28,5	28,5	28,4
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	000	337	329	325
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ	ΕΚΑΤΟΜ.	1 025	1 105	1 109
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΚΑΤΟΜ.	357	350	334
ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	37,5	38,4	39,8
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Τ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	65,1	63,6	60,9
<u>ΕΣΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΜ)</u>				
ΕΣΟΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		14 175	14 957	15 452
- ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ		4 486	4 871	5 298
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ		9 331	9 684	9 724
ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ		6 220	6 562	6 687
ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ		20 395	21 519	22 139
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ		8 083	8 839	9 062
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ		28 478	30 358	31 201
<u>ΕΣΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΜ)</u>				
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ		27 840	29 736	30 640
- ΕΣΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		18 770	19 841	20 605
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ		1 820	1 833	1 892
ΤΟΚΟΙ		2 394	2 394	2 713
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ		32 054	33 963	35 245
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ		-3 576	-3 605	-4 044
<u>ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΜ)</u>				
ΠΑΓΙΑ		51 444	53 318	54 764
- ΓΗΠΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ		29 964	31 700	32 680
- ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		13 588	13 615	13 603
- ΑΛΛΑ ΠΑΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		7 892	8 003	8 481
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		1 016	1 123	1 131
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		4 445	4 464	4 748
- ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΙΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		3 429	3 341	3 617
ΣΥΝΟΛΟ		52 460	54 441	55 895
<u>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΑΠΟ: (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΜ)</u>				
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΞ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ				
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ		19 413	18 852	19 164
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ"		4 402	3 767	2 891
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ		-8 187	-7 181	-7 649
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		5 801	6 387	7 045
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΙΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		-	-	-
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		31 031	32 616	34 444
		52 460	54 441	55 895

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ SNCF

ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	1979	1980	1981
ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	000/ΧΛΜ		
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	000		
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ	ΕΚΑΤΟΜ.		
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΚΑΤΟΜ.		
ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ		
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Τ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ		
ΕΣΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. FF)			
ΕΣΟΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ			
- ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ			
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ			
ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ			
ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ			
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ			
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ			
ΕΞΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. FF)			
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ			
- ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ			
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ			
ΤΟΚΟΙ			
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ			
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ			
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΕΚΑΤΟΜ. FF)			
ΠΑΓΙΑ			
- ΓΗΠΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ			
- ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ			
- ΑΛΛΑ ΠΑΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ			
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ			
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ			
- ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΙΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
ΣΥΝΟΛΟ			
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΑΠΟ: (ΕΚΑΤΟΜ. FF)			
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΞ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ			
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ			
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ"			
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ			
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ			
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΙΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ			

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΕ

ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	1979	1980	1981
	-----	-----	-----
ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	000/ΧΛΜ		
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	000		
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ	ΕΚΑΤΟΜ.		
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΚΑΤΟΜ.		
ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ		
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Τ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ		
	2	2	2
	17,90	18,10	18
	17,90	16,70	15,40
	3,80	3,60	3,70
	1,10	1	1
	,63	,64	,69
<u>ΕΣΟΔΑ</u> (ΕΚΑΤΟΜ. ΕΙΡΛ)			
ΕΣΟΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ	102,20	123,80	133,90
- ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ	73,70	91,60	90,10
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	27,40	30,20	33,40
ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ	25,40	29,40	53
ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ	127,60	153,20	186,90
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	56	70	85
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	183,60	223,20	271,90
<u>ΕΞΟΔΑ</u> (ΕΚΑΤΟΜ. Ε ΙΡΛ)			
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	170,90	210,70	258,30
- ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	105,10	129,30	149,80
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	9,90	11	15,20
ΤΟΚΟΙ	5	6,10	8,40
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ	185,80	227,80	281,90
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ	2,20	4,60	10
<u>ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</u> (ΕΚΑΤΟΜ. ΕΙΡΛ)			
ΠΑΓΙΑ	81,10	93,50	125,50
- ΓΗΠΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	28,10	38,70	57,20
- ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	48,10	49,30	62,60
- ΑΛΛΑ ΠΑΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	4,90	5,50	5,70
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ	1,50	8,80	7,20
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	41,20	48,90	70,90
- ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	42,70	57,70	78,10
ΣΥΝΟΛΟ	79,60	84,70	118,30
<u>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΑΠΟ:</u> (ΕΚΑΤΟΜ. Ε ΙΡΛ)			
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΞ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ			
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	29,40	33,30	37,50
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ"	12,80	14	15,50
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	7,60	12,20	22,20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	25,50	30,30	39,60
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	-	-	-
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	19,50	19,30	47,90
	79,60	84,70	118,30

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΣ

<u>ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</u>		1979	1980	1981
ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	000/ΧΛΜ	16,1	16,1	16,2
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	000	220	221	225
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ	ΕΚΑΤΟΜ.	386	387	396
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΚΑΤΟΜ.	54,4	56,3	51
ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	39,7	39,6	40,1
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Τ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	17,5	18,2	16,9
<u>ΕΣΟΔΑ (ΔΙΣ ΛΙΤ)</u>				
ΕΣΟΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		1 253	1 485	1 571
- ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ		751	880	977
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ		501	601	591
ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ		732	933	1 113
ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ		1 985	2 418	2 684
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ		1 705	2 377	3 573
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ		3 690	4 795	6 257
<u>ΕΞΟΔΑ (ΔΙΣ ΛΙΤ)</u>				
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ		4 053	5 265	6 481
- ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		2 612	3 484	4 181
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ		434	541	774
ΤΟΚΟΙ		420	458	649
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ		4 907	6 264	7 904
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ		- 1 217	- 1 469	- 1 647
<u>ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΔΙΣ ΛΙΤ)</u>				
ΠΑΓΙΑ		6 303	7 208	8 397
- ΓΗΠΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ		3 251	3 704	4 324
- ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		2 570	2 956	3 425
- ΑΛΛΑ ΠΑΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		482	548	648
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		80	227	450
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		2 569	3 691	5 128
- ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		2 489	3 464	4 678
ΣΥΝΟΛΟ		6 383	7 435	8 847
<u>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΑΠΟ: (ΔΙΣ ΛΙΤ)</u>				
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΞ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ				
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ		6 982	8 449	9 756
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ"		1 594	1 902	2 378
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ		- 8 632	- 9 991	- 11 518
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		2 964	3 345	3 873
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		-	-	-
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		3 475	3 730	4 358
		6 383	7 435	8 847

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ CFL

ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ		1979	1980	1981
ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	000/ΧΛΜ	,27	,27	,27
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	000	4,17	4,22	4,22
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ	ΕΚΑΤΟΜ.	11,10	11,30	11,60
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΚΑΤΟΜ.	18,70	17,40	15,20
ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	,24	,25	,25
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Τ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	,71	,67	,59
<u>ΕΣΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. FB)</u>				
ΕΣΟΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		1 834	1 816	1 656
- ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ		232	244	260
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ		1 602	1 572	1 396
ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ		163	196	152
ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ		1 997	2 012	1 808
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ		3 698	4 181	4 722
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ		5 695	6 193	6 530
<u>ΕΞΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. FB)</u>				
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ		5 075	5 631	6 082
- ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		4 561	5 025	5 427
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ		560	612	646
ΤΟΚΟΙ		167	165	203
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ		5 802	6 408	6 931
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ		107	215	401
<u>ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΕΚΑΤΟΜ. FB)</u>				
ΠΑΓΙΑ		3 134	3 429	3 656
- ΓΗΠΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ		673	737	843
- ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		1 408	1 486	1 422
- ΑΛΛΑ ΠΑΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		1 053	1 206	1 391
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		815	572	291
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		2 043	1 926	1 566
- ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		1 228	1 354	1 275
ΣΥΝΟΛΟ		3 949	4 001	3 947
<u>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΑΠΟ: (ΕΚΑΤΟΜ. FB)</u>				
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΞ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ				
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ		2 076	2 069	2 061
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ"		988	953	747
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ		134	127	119
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		358	368	336
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		661	738	922
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		3 949	4 001	3 947

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΟ

ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ		1979	1980	1981
ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	000/ΧΛΜ	2,9	2,9	3
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	000	26,3	26,9	27,8
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ	ΕΚΑΤΟΜ.	186	197	205
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΚΑΤΟΜ.	21,7	22,1	21,1
ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	8,5	8,9	9,2
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Τ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	3,4	3,5	3,3
<u>ΕΣΟΔΑ</u> (ΕΚΑΤΟΜ. ΗΦΛ)				
ΕΣΟΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		1 117	1 205	1 313
- ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ		772	859	963
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ		314	321	326
ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ		405	425	454
ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ		1 522	1 630	1 767
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ		866	963	1 034
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ		2 388	2 593	2 801
<u>ΕΞΟΔΑ</u> (ΕΚΑΤΟΜ. ΗΦΛ)				
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ		1 940	2 105	2 241
- ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		1 416	1 482	1 535
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ		335	374	408
ΤΟΚΟΙ		144	143	182
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ		2 419	2 622	2 831
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ		31	29	30
<u>ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</u> (ΕΚΑΤΟΜ.ΗΦΛ)				
ΠΑΓΙΑ		4 727	5 137	5 423
- ΓΗΠΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ		1 755	1 870	2 426
- ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		746	828	999
- ΑΛΛΑ ΠΑΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		2 226	2 439	1 998
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ		60	78	82
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		632	684	638
- ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		572	606	556
ΣΥΝΟΛΟ		4 787	5 215	5 505
<u>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΑΠΟ:</u> (ΕΚΑΤΟΜ. ΗΦΛ)				
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΞ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ				
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ		528	522	516
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ"		1 964	2 012	1 885
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ		31	29	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		597	790	936
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		29	31	27
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		1 700	1 889	2 171
		4 787	5 215	5 505

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΒΡΒ

<u>ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</u>	1979	1980	1981
ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	000/ΧΛΜ		
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	000	18,2	18
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ	ΕΚΑΤΟΜ.	245	243
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΚΑΤΟΜ.	742	766
ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	171	155
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Τ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	32	31,7
		19,9	17,6
<u>ΕΣΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. €)</u>			
ΕΣΟΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ			
- ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ	1 628,3	1 661,4	1 757,3
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	964,5	1 020,2	1 091,9
ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ	622,9	591,8	613,7
ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ	399,7	386	359,9
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	2 028	2 047,4	2 117,2
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	538,1	652,3	831,1
	2 566,1	2 699,7	2 948,3
<u>ΕΞΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. €)</u>			
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ			
- ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	2 394,2	2 596,1	2 778
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	1 376,8	1 491,3	-1 663,2
ΤΟΚΟΙ	109,4	119,4	138,5
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ	62,9	60,7	69
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ	2 566,5	2 776,2	2 985,5
	,4	-76,5	-37,2
<u>ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΕΚΑΤΟΜ. €)</u>			
ΠΑΓΙΑ			
- ΓΗΠΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	2 123,6	1 298,1	1 391,6
- ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	508,4	301,7	324,2
- ΑΛΛΑ ΠΑΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	558,6	549,4	618
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ	1 056,6	447	449,4
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	87,3	139,2	136,3
- ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	427,3	370,1	374,8
ΣΥΝΟΛΟ	514,6	509,3	511,1
	2 036,3	1 158,9	1 255,3
<u>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΑΠΟ: (ΕΚΑΤΟΜ. €)</u>			
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΞ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ			
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	382,8	429,5	460
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ"	462,6	548,6	668,2
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	41,6	-35,3	-72,1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	39,8	35,5	-
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	945,9	19,3	17,7
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	163,6	161,3	181,5
	2 036,3	1 158,9	1 255,3

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΣΕ

<u>ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</u>	1979	1980	1981
ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	000/ΧΛΜ		
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	000	2,50	2,50
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ	ΕΚΑΤΟΜ.	12,10	12,10
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΚΑΤΟΜ.	10,40	10,40
ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	4,10	3,60
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Τ/ΧΛΜ	ΔΙΣ ΧΛΜ	1,50	1,50
		,84	,81
<u>ΕΣΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΡΑΧ.)</u>			
ΕΣΟΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ			
- ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ	3 273	3 808	4 402
- ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	1 574	1 818	2 334
ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ	1 684	1 970	2 044
ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ	733	700	957
ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	4 006	4 508	5 359
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	2 989	3 698	4 965
	6 995	8 206	10 324
<u>ΕΣΟΔΑ (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΡΑΧ.)</u>			
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	6 291	7 495	9 501
- ΕΣΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	4 593	5 412	6 991
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	470	470	465
ΤΟΚΟΙ	234	241	358
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	6 995	8 206	10 324
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ	-	-	-
<u>ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΡΑΧ.)</u>			
ΠΑΓΙΑ	27 592	29 306	30 384
- ΓΗΠΕΔΑ ΚΑΙ ΠΑΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	21 696	22 887	22 835
- ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	4 656	4 693	5 104
- ΑΛΛΑ ΠΑΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	1 240	1 726	2 445
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ	8 933	8 329	9 430
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	10 676	11 238	11 325
- ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΙΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1 743	2 909	1 895
ΣΥΝΟΛΟ	36 525	37 635	39 814
<u>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΝΤΑ ΑΠΟ: (ΕΚΑΤΟΜ. ΔΡΑΧ.)</u>			
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΞ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ			
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	29 326	29 348	29 347
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ"	-	-	-
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	-	-	-
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	3 672	4 714	5 757
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΙΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	-	-	-
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	3 527	3 573	4 710
	36 525	37 635	39 814

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ 1965-1981
(ΣΕ ΔΙΣ Τ/ΧΛΩ-ΕΥΡΩΠΗ ΤΩΝ 10)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

						ΜΕΡΙΔΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ		
ΕΤΟΣ	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΕΣΩΤ. ΠΛΩΤΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡ. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΑΓΟΡΑ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 81/65	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ %	ΕΣΩΤ. ΠΛΩΤΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ %	ΣΙΔΗΡΟΔΡ. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ %
1965	238,2	86,7	190	514,9	100	46,3	16,8	36,9
1970	309,8	101,3	206,7	617,8	120	50,1	16,4	33,5
1973	371	101,5	203,7	676,2	131	54,9	15	30,1
1974	376,5	105,4	208,3	690,2	134	54,5	15,3	30,2
1975	371,2	94,8	174,8	640,8	124	57,9	14,8	27,3
1976	393,9	95,7	184,8	674,4	131	58,4	14,2	27,4
1977	415,2	99,1	179,4	693,7	135	59,9	14,3	25,9
1978	440	104	179,6	723,6	141	60,8	14,4	24,8
1979	483,6	102,9	193,5	780	151	62	13,2	24,8
1980	485,6	103,6	189	778,2	151	62,4	13,3	24,3
1981	474	98,9	178,4	751,3	146	63,1	13,2	23,7
ΔΕΙΚΤΗΣ					ΔΕΙΚΤΗΣ			
81/65	199	114	94	146	81/65	136	79	64

ΠΗΓΗ: EUROSTAT

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι : ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

	BRB	CPL	CIE	DB	DSB	FS (1)	NS	ΟΣΕ	SNCB/ NMBS	SNCP
ΕΣΟΔΑ 1979	2 566	5 802	185,8	32 054	3 743	4 907	2 419	6 995	83 949	40 694
ΕΣΟΔΑ 1981	2 986	6 931	281,9	35 245	7 541	7 904	2 831	10 324	108 223	53 576
ΔΕΙΚΤΗΣ 1981(1979=100)	116	119	152	110	201	161	117	148	129	132
ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΙΜΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ	132	115	142	112	125	145	114	155	115	129

(1) ΔΙΣ ΛΙΤ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ : ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ (2)
(ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

1981	BRB	CPL	CIE	DB	DSB	FS (1)	NS	ΟΣΕ	SNCB/ NMBS	SNCP
ΕΣΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	1 663	5 427	149,8	20 605	2 798	4 181	1 535	6 991	61 443	29 879
ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	2 778	6 082	258,3	30 640	4 368	6 481	2 241	9 501	92 933	45 766
ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ 1981	60	89	58	67	64	65	68	74	66	65
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ 1979	58	90	61	67	69	64	73	73	72	67

(1) ΔΙΣ ΛΙΤ

(2) ΤΑ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΙΣ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΩΣ (ΠΑΡΑΡΤ. ΙΙΙ ΤΟΥ ΚΑΝ. (ΕΟΚ) ΝΡΙΘ. 1192/69)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙΙ : ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΙΔΙΩΝ ΕΣΟΔΩΝ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

1981	BRB	CPL	CIE	DB	DSB	FS (1)	NS	ΟΣΕ	SNCB/ NMBS	SNCP
ΕΣΟΔΑ 1979	2 028	1 997	127,6	20 395	2 734	1 985	1 522	4 006	41 269	28 254
ΕΣΟΔΑ 1981	2 117	1 808	186,9	22 139	3 341	2 684	1 767	5 359	54 650	36 148
ΔΕΙΚΤΗΣ 1981	104	91	146	109	122	135	116	134	132	128
ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΔΑΠ. (1979 = 100)	116	119	152	109	201	161	117	146	129	130

(1) ΔΙΣ ΛΙΤ

ΠΙΝΑΚΑΣ IV: ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ(2)

	BRB	CPL	CIE	DB	DSB	FS (1)	NS	ΟΣΕ	SNCB/ NMBS	SNCP
ΠΛΗΡΩΜΕΣ 1979	5481	3 757	55,9	14 566	1 009	3 182	1 426	4 192	44 886	17 575
ΠΛΗΡΩΜΕΣ 1981	8331	4 723	84,8	12 710	1 665	5 590	1 623	5 708	50 865	22 631
ΔΕΙΚΤΗΣ 1981 (1981=100)	152	126	152	87	165	176	114	136	113	129

(1) ΔΙΣ LIT

(2) ΤΑ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΙΣ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΩΣ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1192/69)

ΠΙΝΑΚΑΣ V : ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΙΔΙΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

1981	BRB	CPL	CIE	DB	DSB	FS (1)	NS	ΟΣΕ	SNCB/ NMBS	SNCP
(1) ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ	2 117	1 808	186,9	22 139	3 341	2 684	1 767	5 359	54 650	36 148
(2) ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	831	4 722	85	9 062	4 200	3 573	1 034	4 965	48 302	15 408
(3) ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	2 948	6 530	271,9	31 201	7 541	6 257	2 801	10 324	102 952	51 556
(1) . 100										
(3) = % (1981)	72	28	69	71	44	43	63	52	53	70
(1) . 100										
(3) = % (1979)	79	35	69	72	73	54	64	57	49	69

(1) ΔΙΣ LIT

ΠΙΝΑΚΑΣ VI : ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΙΔΙΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (2) (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

1981	BRB	CPL	CIE	DB	DSB	FS (1)	NS	ΟΣΕ	SNCB/ NMBS	SNCP
(1) ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ	2 117	1 808	186,9	22 139	3 341	2 684	1 767	5 359	54 650	36 148
(2) ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	831	4 723	84,8	12 710	1 665	5 590	1 623	5 708	50 865	22 631
(3) ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	2 950	6 531	271,7	34 849	5 006	8 274	3 390	11 067	105 515	58 779
(1) . 100										
(3) = % (1981)	72	28	69	64	67	32	52	48	52	61
(1) . 100										
(3) = % (1979)	79	35	70	58	73	38	52	49	48	62

(1) ΔΙΣ LIT

(2) ΤΑ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΑΣΧΕΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1Α) - ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΟΙ ΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ VII : ΤΟΚΟΙ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ)

	BRB	CPL	CIE	DB	DSB	FS	NS (1)	ΟΣΕ	SNCB/ NMBS	SNCF
ΤΟΚΟΙ 1979	63	167	5	2 394	335	420	144	234	4 071	2 288
ΤΟΚΟΙ 1981	69	203	8,4	2 713	403	649	182	358	5 737	4 060
ΔΕΙΚΤΗΣ 1981(1979 = 100)	110	122	168	113	120	155	126	153	141	177

(1) ΔΙΕ ΛΙΤ